

事業再評価調書<sup>(注)</sup>

(指定様式)

<p><b>事業名</b></p>	<p>阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業</p>		
<p><b>担当</b></p>	<p>建設局道路部街路課（鉄道交差担当）（連絡先TEL：6615-6763）</p>		
<p><b>1 再評価理由</b></p>	<p>国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年間が経過後の年度で継続中のもの（国庫補助事業であったが平成22年度より交付金化）</p>		
<p><b>2 事業概要</b></p>	<p><b>所在地</b></p>	<p>東淀川区柴島1丁目～東淀川区上新庄1丁目（崇禅寺駅～上新庄駅付近（京都線）） 東淀川区柴島2丁目～吹田市清和園町（柴島駅～吹田駅付近（千里線））</p>	
	<p><b>事業目的</b></p>	<p>阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業は、崇禅寺駅～上新庄駅付近（京都線）、柴島駅～吹田駅付近（千里線）について、鉄道を現在の地上から高架化することにより、17箇所の踏切（うち開かずの踏切は4箇所）を除却し、道路交通の円滑化、踏切事故の解消を図るとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図るものである。 淡路駅周辺地区土地区画整理事業との一体整備により、密集市街地の解消と併せて、駅前広場や商店街の再編を行いまちづくりを促進する。</p>	
	<p><b>事業内容</b></p>	<p>・高架化される駅 4駅（崇禅寺駅、淡路駅、柴島駅、下新庄駅） ・工事延長 約7.1km     阪急京都線 約3.3km     阪急千里線 約3.8km ・除却される踏切数 17箇所（吹田市域1箇所含む） ・付属街路 8路線（L=約5.9km、W=6～10m）     （阪急京都線東付属街路1号線・2号線、阪急京都線西付属街路1号線・2号線     阪急千里線東付属街路1号線・2号線、阪急千里線西付属街路1号線・2号線）</p>	
<p><b>3 事業の必要性の視点</b></p>	<p><b>事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</b></p>	<p>事業区間での列車の通過本数は、事業開始当初から非常に多く、現在でも最大998本/日と多いため、踏切で遮断される交通量についても高い値で推移しており、市民生活に大きな影響を及ぼしているため、踏切除却の必要性は依然として高い。 建設局運営方針において、「安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える都市空間の実現」を目標としており、本事業については、「淡路駅周辺で7km区間を高架化することで17箇所の踏切（うち開かずの踏切は4箇所）を除却し、約6kmの側道を整備する。」として重点的に取り組む方針である。</p>	
	<p><b>定量的効果の具体的な内容</b></p>	<p>[効果項目] ・交通円滑化効果     移動時間短縮便益     走行経費減少便益     交通事故（踏切事故）減少便益 [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</p>	
	<p><b>費用便益分析</b></p>	<p>[算出方法] ・費用便益分析マニュアル&lt;連続立体交差事業編&gt;（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）に示された手法に準じて実施 [分析結果] ・費用便益比 B/C=1.34（総便益B：1,839億円、総費用C：1,371億円）</p>	
	<p><b>定性的効果の具体的な内容</b></p>	<p>[効果項目] ・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善（騒音低減、排気ガス削減） ・災害時における避難路及び緊急車両の進入路の確保など防災性の向上 ・市街地整備の促進及び沿道土地利用の高度化（淡路駅周辺） ・高架下利用の促進 ・広域的な道路ネットワークの充実（都市計画道路等の整備促進） [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</p>	
<p><b>事業の必要性の評価</b></p>	<p>阪急電鉄京都線・千里線を高架化することにより、17箇所の踏切（うち開かずの踏切は4箇所）を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、淡路駅周辺の密集市街地においては、土地区画整理事業と連携して一体的な都市基盤整備を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに淡路駅周辺のまちづくり及び商店街等の活性化に必要な事業である。</p>	<p>評価 A～C</p>	

	事業開始時点 (平成9年1月)	再評価時点 (平成14年3月)	再々評価時点 (平成19年3月)	再々々評価時点 (平成24年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	経過及び完了予定	平成3年度：事業採択 平成6年12月：都市計画決定 平成9年1月：事業認可 平成9年4月：用地買収着手予定 平成13年度：工事着手予定 平成21年度：高架切替予定 平成24年度：事業完了予定	平成3年度：事業採択 平成6年12月：都市計画決定 平成9年1月：事業認可 平成9年12月：用地買収着手 平成17年度：工事着手予定 平成21年度：高架切替予定 平成24年度：事業完了予定	平成3年度：事業採択 平成6年12月：都市計画決定 平成9年1月：事業認可 平成9年12月：用地買収着手 平成19年度：工事着手予定 平成29年度：高架切替予定 平成32年度：事業完了予定	平成3年度：事業採択 平成6年12月：都市計画決定 平成9年1月：事業認可 平成9年12月：用地買収着手 平成20年9月：工事着手 平成29年度：高架切替予定 平成32年度：事業完了予定
	事業規模	鉄道高架化 阪急京都線[延長：3.3km] 阪急千里線[延長：3.6km] 付属街路整備 8路線[5.9km]	鉄道高架化 阪急京都線[延長：3.3km] 阪急千里線[延長：3.6km] 付属街路整備 8路線[5.9km]	鉄道高架化 阪急京都線[延長：3.3km] 阪急千里線[延長：3.6km] 付属街路整備 8路線[5.9km]	鉄道高架化 阪急京都線[延長：3.3km] 阪急千里線[延長：3.8km] 付属街路整備 8路線[5.9km]
	うち完了分	-	-	-	-
	進捗率	-	- (用地取得率 約49%)	- (用地取得率 約82%)	- (用地取得率 約87%)
	総事業費	1,613億円	1,613億円	1,613億円	1,625億円
	うち既投資額	-	約82億円	約128億円	約313億円
	進捗率	-	約6%	約9%	約21%
	事業内容の変更状況とその要因	鉄道構造物の耐震基準が改定されたことによる設計変更に伴い事業費が増額となった。 千里線終点方において、埋設物等の現地調査を踏まえ、現軌道との取付区間における鉄道線形を精査した結果、事業延長が約0.2km延伸することとなった。			
	未着工あるいは事業が長期化している理由	事業用地の取得に関して、当該地は用地境界が不明確な箇所が多く、用地取得に先立つ境界確定に相当の期間を要していることに加え、事業採択以降、土地価格が下落傾向にあること等により、補償金額と希望額との乖離により用地取得交渉が難航している。			
	コスト縮減や代替案立案の可能性 (事業を進捗させるための対応策)	用地取得の難物件の買収については、土地収用制度を活用し、計画的な進捗を図っていく。平成20年9月より用地取得の完了した箇所から順次工事着手を行っており、現在は全8工区で同時並行して効率的に工事進捗を図っている。			
事業の実現見通しの評価	用地取得の難物件の買収については、土地収用制度を活用し、計画的な進捗を図っていく。 高架化工事については、全8工区において用地取得の完了した箇所から順次工事進捗を図っていく。 今後、工事が本格化すると多額の事業費が毎年必要となるが、大阪市並びに国についても財政状況が厳しく、公共事業費の予算確保が課題となっている。平成32年度事業完了に向け、国等に予算確保に向けた協議を行い本市予算の重点化を図ることにより、完了年度に向け着実に事業進捗を図る。			評価 B	
5 事業の優先度の視点の評価	[重点化の考え方] ・17箇所の踏切除却により、道路交通の円滑化、踏切事故の解消を図るとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図るため重要である。 ・鉄道の高架化と環境側道の整備により災害時における避難路及び緊急車両の進入路の確保など防災性の向上に寄与する。 ・淡路駅周辺地区土地区画整理事業は、平成32年度事業完了を目指して進めており、事業工程の整合を図る必要がある。 ・局運営方針において重点的に取り組む主な経営課題に位置付けており、重点的に予算を投資し事業を推進する。  [事業が遅れることによる影響] ・鉄道の高架化による17箇所の踏切の除却、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、防災性の向上、高架下利用の促進等の効果発現の遅れや、鉄道により分断されている市街地の一体化が遅れることとなる。 ・広範囲にわたる工事に伴う地域住民の生活環境の悪化(工事騒音、振動等)が長期化するとともに、淡路駅周辺地区内においては、高架切替後の鉄道跡地に換地される予定の地権者の生活再建が遅れるなど、土地区画整理事業の進捗に直接影響を及ぼす。			評価 A	
6 特記事項					
7 対応方針 (原案)	「事業継続(評価A)」 ・本事業は、17箇所の踏切(うち開かずの踏切は4箇所)を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、淡路駅周辺の密集市街地においては、土地区画整理事業と連携して一体的な都市基盤整備を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに淡路駅周辺のまちづくり及び商店街等の活性化に必要な不可欠な事業である。 ・本事業の遅れは、事業効果の発現に支障をきたすとともに、工事に伴う地域住民の生活環境の悪化の長期化や土地区画整理事業の進捗に直接影響を及ぼすため、計画的に事業進捗を図る必要がある。 ・用地取得交渉は一部難航しているが用地取得率は8割(約87%)を越えており、今後は土地収用制度を活用し、計画的な進捗を図るとともに、用地取得の完了した箇所から順次工事着手を行い、全8工区で工事進捗を図っている。また、建設局運営方針において重点的に取り組む主な経営課題に位置付けており、今後も引き続き、淡路駅周辺地区土地区画整理事業と連携しながら重点的に予算を投資し、平成32年度の事業完了を目指す。			評価 A	